MAGAZIN *aeronautic*



SOSIREA DOMNULUI MAREȘAL ION ANTONESCU IN BUCUREȘTI, DELA CARTIERUL GENERAL AL FUHRERULUI.

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE AL MUNCII, STR. SARINDAR 5-7-9

Magazin aeronautic

ORGAN OFICIAL DE PROPAGANDĂ
SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERO

Sumar

ANUL II No. 13 5 Martie 194

PREZENTARE ARTISTICA
FOTOMONTAGII ȘI DESEN
de GION

REDACȚIA și ADMINISTRAȚIA
Str. Sărindar, 9 Telefon 5.37.3
București.

Costul abonamentelor:

3.000 lei abonament de sprij pentru: Intreprinderi, fabric Instituții.

1.000 lei pentru biblioteci.

500 lei pentru particulari.

Aripi româneşti în luptă

Răsunetul pe care lucrarea „Aripi româneşti în luptă" datorită domnului Comandor aviator Al. Demetrescu l-a avut în lumea aviatorilor, se poate desprinde din scrisorile pe cari autorul le-a primit dela numeroase personalităţi germane şi române.

Din acestea, pentru valoarea lor documentară şi expresivă, redăm mai jos următoarele:

1) Scrisoarea domnului Reichsmarschall Göring însoţită de aceea a domnului *general Gesrtenberg*, către domnul General aviator de escadră Gh. Jienescu. Ministrul Subsecretar de Stat al Aerului:

Prea stimate Domnule General.

Cartea „Sburătorii României în luptă pe frontul de Est" pe care Comandorul Demetrescu Al. a compus-o din domeniul propagandei Dv. aeronautice şi în care sunt reţinute pentru istorie splendidele fapte de arme ale glorioasei Aeronautice Române, am prezentat-o cu ocazia prezenţei mele la Berlin, Domnului Reichsmareşal.

Domnul Reichsmareşal şi-a exprimat bucuria şi aprecierea pentru această carte şi a scris următorul cuvânt înainte pentru ediţiile viitoare:

„Der Heldenkampf, den Rumäniens Flieger Schulter an Schulter mit der Luftwaffe des Grossdeutschen Reiches an der Ostfront führen, ist ein bedeutsamer Beitrag zur Neuordnung Europas. Die jungen Nationen des Kontinents sind in ihrem Kampf gegen die blutige Irrlehre des Bolschewismus die Hüter und Wahrer der europäischen Kultur. Der Luftwaffe fällt in diesem Rinegn eine entscheidende, oft ausschlaggebende Rolle zu.

Das Buch des Rumänischen Obersten Al. Demetrescu atmet den gleichen Geist soldatischer Gesinnung und bewährter Waffenbrüderschaft der Deutschland und Rumänien eint.

GÖRING
Reichsmarschall
des Grossdeutschen Reichs".

„Lupta eroică pe care sburătorii României o duc pe frontul de răsărit umăr la umăr cu Arma Aeriană a Marelui Reich German, constitue o contribuţie importantă la noua ordine europeană.

Naţiunile tinere ale continentului sunt — în lupta lor contra doctrinei demente sângeroase a bolşevismului — apărătoarele şi păstrătoarele civilizaţiei europene.

Armei Aeriene îi revine în această luptă, un rol decisiv adese ori hotăritor.

Cartea Comandorului român Al. Demetrescu, respiră acelaş spirit al concepţiei ostăşeşti şi al încercatei frăţii de arme, care leagă Germania de România".

GÖRING
Reichsmareşalul Marelui Imperiu German,

Am predat azi acest cuvânt înainte spre ştiinţă Domnului Mareşal Antonescu,

Am onoarea a Vă transmite acestea şi sunt cu expresia deosebitei stime.

al Dvs. foarte devotat
GERSTENBERG
General de Escadră



— Reichsmarschalul Marelui Imperiu German Herman Göring



Excelenţa sa Manfred Baron v. Killinger

2). Scrisoarea Excelenţei sale Manfred von Killinger, Ministrul Marelui Reich German în România:

Mult Stimate Domnule Comandor,

Pentru trimiterea cărţii D-tale, „Aripi Româneşti în Luptă" vă mulţumesc foarte îndatorat.

Cartea reprezintă un document viu a intrării eroice a vitejilor sburătări români pe frontul de răsărit.

Doresc cărţile d-tale, care este o eminentă dovadă a frăţiei noastre comune de arme în lupta contra bolşevismului, *o cât se poate de largă răspândire.*

Cu distinsă stimă, al d-tale devotat
v. KILLINGER
Ministrul, Marelui Reich în România

Din cuprinsul acestor scrisori ale unora din cele mai reprezentative figuri ale vieţii actuale germane, cititorul va aprecia consideraţia de care armata şi — în particular — aviaţia română se bucură în ochii marilor noştri aliaţi.

3) Dăm aci şi scrisoarea răspuns a domnului general de divizie Phlugbéil, cu prilejul sărbătoririi noului an:

„Prea stimate Domnule Comandor şi iubite camarad.

„Pentru felicitările Dsv. de Anul Nou, vă rog a primi mui fumirile mele cordiale. Anul viitor să vă dea putere şi sănătate pentru a putea satisface serviciul Patriei.

„Fac mândrei şi glorioasei aeronautici române şi întregului popor român, cele mai calde şi sincere urări de bine pentru anul 1942 şi pentru viitorul ţări Dvs.

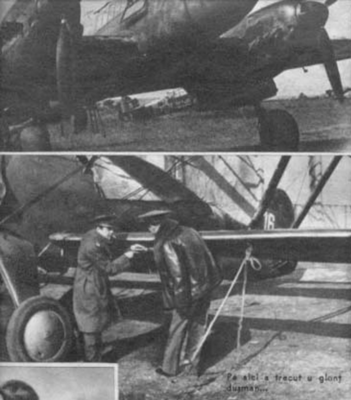
Cu sentimente de legătură camaraderească, al Dvs. devotat.

PFLUGBEIL
General de Divizie

L. A.



Generalul de divizie Pflugbeil



Pe aici a trecut u glonț dușman...





escadrilei pe avioane pradă de răsboi de brav... ...tori.

Domnul Mareșal Conducător al Statului, în marea se dragoste pentru armată și dintr'o perfectă înțelegere a efortului deosebit făcut de aviatori în războí, a ordonat ca aceștia să fie trimiși pe rând la casele de odihnă din mijlocul munților, și a dat fondurile necesare pentru o excelentă cartiruire și hrană, Sporturile de iarnă și mișcarea în aerul de munte, au fost cel mai bun mijloc pentru edihna și refacerea noastră.

La casa de odihnă din Poiana Brașov, auzind la posturile de radio un reportaj asupra unei misiuni de răsboi, executată de escadrila noastră cu un reporter de răsboi al cărui pilot am fost eu, am cerut aprobarea să scriu în „Magazinul Aeronautic" deoarece am crezut că este mai bine să aflați ceva din activitatea unei unități de aviație românești depe frontul de Est, chiar dela un ofițer venit dela peste 1500 km. depărtare de Patrie.

Dela 22 Iunie, fără răgaz, escadrila comandorului Ciocârlan, se afla încleștată în luptă cu cel mai vechi, mai aprig, mai monstruos și barbar dușman al civilizației europene. Imaginația nu poate ajuta la formarea unei idei despre el, decât transportând gândurile spre luptele dintre popoarele sălbatice ale Africei, la săgețile lor otrăvite la capcanele lor, la șireteniile lor, și mai ales la cruzimea nemaipomenită a tratamentului aplicat prizonierilor.

Inamicul nu cunoaște legile onoarei de răsboi. Dacă armele automate ar putea fi utilizate de fiare sălbatice, ele n'ar putea fi mai bine exploatate decât de armata bolșevică și în special de neînsemnatele ei resturi ajunse la disperarea învinsului,

Lucrând sub ordinile uneia din cele mai de elită unități ale armatei noastre, Corpul de Cavalerie al D-lui General Racoviță, unitate cu care încă înainte de răsboi realizasem cele mai frumoase legături de camaraderie dintre armata de uscat și aviație, am luptat necontenit împreună, ei pe jos și noi în văzduh, până adânc în teritorul inamic

Am luptat nu numai cu entuziasmul extraordinar produs de ordinul de atac al Mareșalului nostru, nu numai cu sufletul plin de cea mai caldă iubire de Patrie și Rege, ci am luptat cu cea mai grozavă îndârjire pe care n'au cunoscut-o decât luptele lui Vlad Țepeș, Ștefan cel Mare și Ioan Vodă Cel Cumplit,

Alături de puternica armată a Fuehrerului Marelui Reich German în luptele grele de zi de zi și ceas de ceas, am depășit granițele geografice dela Est precum și cele etnice. Din ordinul Regelui și Conducătorului nostru, pentru salvarea Patriei și a civilizației, am luptat și vom continua lupta până upă sfârșitul ei. Vom trece peste Cauca... peste Marea Caspică și dacă va trebui, ne vom duce și mai depart...

Am trecut Nistrul și Bugul și dacă am luptat pentru un compl... de sentimente format din dragoste de Patrie, Rege și Conducăto... am mers și mai departe și vom mai merge pentru aceleași sentimen... și pentru onoarea de a arăta marilor noștri aliați, că odată lega... soarta noastră de a lor, lupta va continua cu fanatism, și chiar c... ar fi să nu ne mai întoarcem niciunul, numele noastre se vor întoar... în Patrie, de oricât de departe, dar acoperite de glorie și onoar... de pe câmpurile de luptă.

În luptă, cu serviciile și aprovizionarea, funcționând umăr la um... cu armata germană, am parcus plecând dela baza noastră din Mo... dova, peste 2500 Km.

Escadrila noastră a fost prezentă la toate bătăliile:

— Nordul Bucovinei, — forțarea Nistrului — Bătălia dela Bug — Bătălia dela Nipru și Est de Nipru — Bătălia Mării de Azow și Crimee...

Am executat peste 2500 ore de sbor, peste 1600 misiuni, lup... aeriene, bombardamente, fotografii, recunoașteri, însoțiri în lupte ... am parcus în sbor peste 4-500.000 km.

Avem 8 avioane inamice doborâte, multe bombardamente dint... care două foarte importante — la Moghilew și Belos...ka — precu... și alte numeroase acțiuni de distrugere.

Aproape toate echipajele noastre au dat lupte aeriene cu 3—7 ... chiar 10 vânători inamici, și nu este nici unul care să nu fi trec... de nenumărate ori prin baraje de artilerie antiaeriană de toa... calibrele.

Chiar atunci când misiunile aviației de recunoaștere au fost su... pendate câteva zile din cauza unei concentrări sdrobitoare a avi... ției de vânătoare inamice în sector, armata noastră fiind într... situație foarte grea, flancul stâng fiind puternic contraatacat ... inamic, D-l General având neapărată nevoe de informații, escadr... Comandorului Ciocârlan s'a oferit în întregime să le aducă.

Deși în aceste condițiuni, orice eșire în sector avea șanse foar... mici de întoarcere, o misiune de sacrificiu a plecat, a trecut pe... vânătoarea inamică, prin barajele de artilerie antiaeriană care tot... au lovit ușor avionul la eșirea din linii, dar D-l General a fost ... format la timp și a luat măsuri în consecință.

A doua zi 5 avioane ale noastre au fost trimise la bombardame... și în timpul execuției au fost atacate de 10 vânători sovietici.

Misiunea de bombardament a fost totuș executată. 3 dintre vân...



Avion Rata capturat de sburăto... escadrilei 19, este adus, pe cal... aerului, pe aerodromul unității...



to ii sovietici au fost doborâți, dar a fost doborât în flăcări și unul dintre ai noștri. Insuși Fuehrerul în comunicatul Inaltului Comandament German, arată că la 5 Octombrie aviația Română din sectorul de sud al frontului de est, a doborît 3 avioane sovietice.

Escadrila a fost citată prin ordin de zi pe Armata III-a Română și Armata II-a Germană.

In afară de multe și grele misiuni de răsboi, escadrila noastră a executat și misiuni de comandament cu ofițeri de stat major români și germani, precum și numeroase misiuni de legătură.

Insuși Domnul General Petre Dumitrescu Comandantul Armatei noastre a sburat cu avioanele escadrilei noastre.

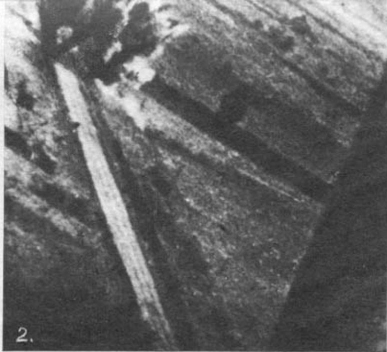
Am sburat ziua și noaptea, pe vreme bună și rea, și de foarte multe ori n'am știut ce este odihna căci veșnic trebuia să mergem mai departe, înainte, mereu înainte spre Est. Niciodată însă nu am dus vre-o lipsă. Avioane și automobile cu materiale soseau necontenit.

Avioane pline cu daruri au sosit de sărbători. Conducătorul nu-și uită o clipă soldații dela Est. Acolo lupta continuă. Pentru liniștea Patriei, pentru Rege și Conducător, o vom continua chiar de ar trebui să ne aruncăm cu avioanele încărcate peste un inamic îndârjit și înrăit.

Lt. av. Gh. Popescu-Ciocănel







2.



3.

IN
DE

4.





6.



7.

AGINI
PE FRONT



IMAGINI DE PE FRONT

1. Gloanţele româneşti au lovit în plin. Un ofiţer român cercetează o cască rusească ciuruită de aceste gloanţe.
2. Bombardierul aliat a lovit cu nădejde (P.K.)
3. In repaus, o partidă de şah este bine venită.
4. Un port la Marea Neagră prins în obiectivul fotografului dela bordul avionului nostru, constitue o fotografie demnă de a fi publicată.
5. Iarna, pe un aerodrom românesc. Avioanele sunt gata pe orice vreme.
6. Sovieticii, scoşi din luptă, nu au altceva mai bun de făcut decât să se predea (P.K.)
7. Avionului românesc de bombardament în picaj i se ataşează bombele.
8. Deasupra Sevastopolului (P.K.)

8.

AVIATORUL

Cu aripile larg deschise,
Cu meşteşugari de skior —
Pe scocul volburei pornise
Un foarte meşter vânător.

Tăia în lung şi'n lat seninul.
Văzduhul pareă-l cunoştea,
Cum cunoştea bunicul vinul,
Care prin buţii chiuia.

Intra apoi în câte-un nor,
Cum intră cerbul în lăstar
Părea nourul un fuior —
Vulturu-i nastur de pieptar.

Trecând în ţara inamică
Abia că-l mai puteam zări.
Părea un ochiu de rândunică..
Ce puşcă l-ar putea ochi?

Spre el vr'o zece corbi aleargă
Şi trag în vultur snopi de foc.
Văzdului hăue să spargă.
Valahul ştie-al morţii joc:
Doi corbi cad jos (moloz de targă).

Această dârză bătălie,
O dă valahul contra opt.
Sub el se roagă o câmpie
De grâu, cu spic ce-a dat în copt.

El luptă să ne-aducă partea
De dincolo de unde-i Prutul..
După un nor pândeşte moartea,
Să-i dea cu buze reci sărutul...

Cei opt primesc ajutoare
Vr'o doisprezece mai avani.
Era fatal să ni-l doboare
Pe cel mai aprig din titani.

O, ce frumos era! O fată!
Ca fata pădurarului,
Pe care o 'ntâlneam odată,
Prin alunişul somnului.

Mă jur pe Cer şi pe lumină,
Pe al luceferilor stol,
Pe-a răposaţilor hodină,
Pe-al Mării albăstrui pristol,
Că n'am să iert nicio jivină.

Cu toate că li-e cât Sahara
Moşia şi mereu mănoasă,
Ei luptă să-şi mărească ţara;
Noi, să ne-aducem fraţii-acasă.

Ii ştim ce vor, ştiu gândul lor:
Să bată aur greu din noi,
Să 'mpartă pâinea morţilor,
Cum liotele de strigoi,
Sug ugerele nopţilor.

I. D. PIETRARI

ICARII

Cu aripi mari, lucioase un uriaş bondar
A sbârnăit în aer ca ceva legendar.
Şi s'a pierdut în zare, în nouri sau în cer,
Bondarul meu himeric, cu aripi mari de fier.

A răscolit Neantul o palmă doar... Atât !...
Şi'n luptă cu Etherul rănit s'a 'ntors spre lut.
Dar s'a svârlit haotic ca o săgeată'n jos
Şi crunt muşcând din ţărnă, îşi rupse os de os.
. . . .
Ca Phönix din cenuşă, mai apoi s'au născut
Cu aripi mari lucioase ca să se piardă 'n lut,
Atâtea alte păsări, atâţia alţi icari
Că mii, s'avântă 'n zare, bondarii legendari.

Neant şi Haos — toate — în răscoliri de fier
Cer poate răsbunare, sau poate moarte cer.
Dar azi modernul icar, ce-a străbătut un nor
Ar vinde munţi de aur... pentr'un minut de sbor.

Adj. av. AL. ANGHEL

Iedul sburător



DE ce oare nu plecăm și noi într'o misiune? Războiul a fost inaugurat de o săptămână și n'am făcut încă nicio misiune... Simțiam cum putrezim. Vedeam bucuria care transfigura obrajii celorlalți, mai norocoși... I-am văzut cum arătau după prima lor misiune. Parcă umblau mai drept, parcă aveau privirea mai bravă, era atâta personalitate într'înșii!

Așadar avioanele noastre, avioanele acestea grele „ca plumbul" or să ne atârne ca bolovanii de picioare, din cauza bătrâneții lor?

— Domnule Căpitan, duceți-vă la comandament și cereți o misiune și pentru noi. Ne-or fi uitat, pe acolo, că mai existăm!

Dorința aceasta era unanimă. Ne simțiam nedreptățiți.

— Domnule Căpitan, o să se termine războiul până acționăm și noi...

Spiritul combativ al băieților dospise cum cresc cozonacii. Tresăriam toți de cum auziam sgomot de motocicletă: vine ordinul dela Grup? Eram pe punctul de a ne decide să plecăm fără ordin... Cu ori ce risc, numai să spargem virginitatea operativă a escadrilei, să pipăim și noi reacțiunea inamică. Vream să sburăm, indiferent de performanțele avionului care cântăriseu atât de mult în inactivitatea noastră forțată... Priviam la avioanele acestea mari, cum stăteau între pomi, cu aerul lor obosit... Eram atât de înăspriți la suflet că, am fi decolat, chiar dacă știam că ne ducem în iad! Cu câtă ciudă și... admirație priviam Heinkelele care treceau peste noi, spre Prut!

Până într'o zi, când ne aflam la masă. Terminase unul dintre noi rugăciunea și ne pregăteam să ne retragem la corturi. Motocicleta s'a oprit cu sgomot și comandantul grupului descalecă grăbit.

— Observatorii și piloții, adunarea repede! Unde-i harta?...

Intr'o clipă am fost adunați.

— Incărcați cu bombe mici, veți ataca trupele bolșevice îngrămădite pe masivul acesta, unde și-au stabilit baza de plecare. Trebue să le zădărnicim atacul. Ai noștri vor contraataca imediat. Popescule, echipagiile...

— Sunt întocmite, domnule Comandor, de când așteptăm!

— ...și să fi gata de plecare cu 2 patrule de trei avioane la ora 17.

Parcă a trecut un curent prin noi toți. Intr'o clipă a știut toată escadrila, până la croitor și bucătar, că — în sfârșit — plecăm în misiune. Eram exaltați. Este ordinul care a fost executat cel mai rapid din istoria acestei unități. Mecanicii și servanții au sburat la aparate. S'au spart sticle de șampanie la noi. Veselia ne-a cuprins ca un incendiu și totul se pregătia febril, ca de nuntă. Cel care nu-și mai găsia locul de bucurie era „Guvidul", pilotul acesta mai mic decât o bombă de 500 dar cu un suflet numai dinamită.

— Eu iau iedul cu mine!

— Vezi-ți mă de treabă, vrei să omori animalul?

— Mai bine așa decât să rămâie orfan!

Nea Jean era de mult la „punct", după ce asistase îndeaproape la încărcarea tuturor aparatelor. Trebuia să plece primele trei. Au tras la linie, nea Jean a ridicat fanionul și a dat plecarea. Trei avioane grele de bombe decolează în formație. Priviau soldații, erau atât de mândri că le pleacau avioanele în misiune! Sufletul acestor ostași pleca, odată cu ele, să se ia de piept cu bolșevicii!

*

Așezat între lansatoare, iedul a simțit că-i fuge pământul de sub picioare, a încercat să se sperie dar s'a lovit cu botul de ceva tare și și-a văzut de treabă. In spatele lui, cei doi trăgători își plimbau în toate părțile turelele, a întors capul și l-a văzut pe cel de jos cum, învârtind la o manivelă, dispare încet, încet, sub podeaua avionului... Poate este vre-o ieșire pe acolo... și iedul s'a retras cu mare atenție spre turela de jos. S'a uitat la el, și-a aplecat capul mai mult, mai atent, l-a luat mitraliorul în brațe și i-a băgat botul pe ferestruica de tragere. Atunci l-a cuprins panica. Un fileu de aer rece l-a plesnit peste bot de parcă i-ar fi tras cineva bice... a căutat pământul, l-a văzut undeva departe și s'a smucit tot, strănutând ca un apucat. Și-a clătinat bine capul ca să-și adune mințile și a venit să se așeze cuminte lângă prietenul său „Guvidul". Dar acesta era cu atenția încordată și preocupat de altceva. Sublocotenentul Buzban îl făcuse atent că au ajuns în zona obiectivului. Tot echipagiul era cuprins de febra primului bombardament de război...

Prrr... Prrrr... Prrrrr!...

Au auzit bine? Iedul a ciulit din cornițele lui mici și spirituale. „Guvidul" a putut surprinde fulgerându-i pe sub planul stâng, un vânător inamic. In dreapta lui niște nori mari cari promiteau cel mai bun adăpost.. și a intrat în ei. Când au ieșit din nori, erau departe de locul atacului și nu se mai vedeau aripi inamice. Incordarea trecuse, observatorul indică, după ce s'a orientat, un cap la compas pe care pilotul îl urmează și totul reintră în normal la bord. Glumele și buna dispoziție se ivesc ca ghioceii și inundă până și ochii sprințari ai iedului... sburător.

După aterizare, ne întrebam cu toții cum va cobori iedul, pe care îl și vedeam moale și împleticindu-se. Dimpotrivă, a apărut falnic în brațele „Guvidului", care l-a dat jos pe scară, cu zâmbetul satisfăcut al unei inegalabile victorii.

— Priviți-ne! — Eu și iedul am făcut prima noastră misiune de război!

La intervale mari, și cu peripeții ni s'au întors toate echipagiile. Incât seara am întins o masă împărătească, la care primul sărbătorit a fost iedul. Totul a mers în cea mai mare înțelegere până când a pus cineva problema calității avute în echipagiu de către iedul nostru navigant. Piloții pretindeau să fie trecut, pe foia de misiune, observator; observatorii erau de părere să-l socotească „pépe", adică corespondent de război P. P.. La urmă a fost decorat cu un clopoțel de „război" cu panglica roșie pe care i l-am legat de gât cu toată solemnitatea, la care asista și Haiduc, cu pleoapele lui grele de vârstă. I-am ținut un discurs bine simțit și am închinat un pahar de vin în sănătatea primului decorat al escadrilei.

— Stați! Cum adică, noi bem și sărbătoritul să nu bea?

— Să bea! Să bea! Să bea!...

Și Păslaru, cel mai gureș om din unitate, sergentul nostru major care avea trâmbiță în gât, că speria și muștele când vorbia el, a umplut o cană, a luat iedul în brațe și i-a băgat botul înăuntru în vin; iedul a strănutat, împroșcându-ne pe cei din jurul lui, apoi a gustat singur, odată, încă odată până a supt tot vinul.. Când s'a dat jos dela masă, era beat turtă. A încercat să se țină drept, dar nu-l ajutau picioarele dinapoi, care se încovoiau sub el. Și așa, cu ochii turburați de nelămurire, a întors capul său glumeț, uitându-se întrebător la ciotul lui de coadă, în hazul câinelui Haiduc care, mai îndrăzneț ca oricând, i-a pus o labă grea pe umeri, trântindu-l în râsul cristalin al clopoțelului... I-a mai fi trecut iedului prin minte un firișor de gând: vai ce crunt m'am îmbătat, că îndrăsnește să râdă de mine un sărman câine terestru... sunt primul ied care a sburat". Apoi a adormit fericit.

ION BALEANU

*) Din volumul „Alarmă"! aflat sub tipar în editura „Ofer".



SILUETE ŞI MEDALIOANE

SLT. ABABEI GRIGORE

In seara zilei de 21 Iunie, când căpitanul av. Ceauşu Titus ne-a adus bucuria cea mare — intrarea României în războiu alături de germani — pentru desrobirea provinciilor noastre Basarabia şi Bucovina, cel care a aflat primul această ştire a fost sublt. rez. av. Ababei Grigore.

In sufletul lui de român neaoş — fiul unui moldovean depe plaiurile Vaslului, descendent şi el desigur dintr'unul din ostaşii lui Ştefan cel Mare — a încolţit bucuria luptei, pentrucă a revăzut din nou Moldova de altădată a părinţilor lui, când Prutul nu era hotar, iar mânăstirile şi bisericile din Bucovina, zidite de voevozii noştri erau mărturia stăpânirii româneşti.

Şi nu putea el — dârz în fapt şi în muncă, premiant în toţi cei 7 ani de şcoală normală, voluntar din fire — să nu fie şi acum când ceasul sunase — primul care să facă să fâlfâie din nou deasupra Bucovinei, crucea şi tricolorul românesc.

Ii revăd şi acum faţa radiind de bucurie pentrucă i se aprobase să străbată primul aerul Bucovinei — el va fi deci primul care va duce românilor de dincolo, vestea că fraţii lor nu i-au uitat şi că ceasul desrobirii a venit.

Eram emoţionat şi'n ochii şi sufletul meu am văzut luminoase gândurile, fapta curajul, caracterul slt. rez. av. Ababei Grigore, pe care întotdeauna îl stimasem, traducând totul printr'o sinceră felicitare.

Astfel, în zorii zilei de 22 Iunie la ora 3 şi-a luat sborul slt. Ababei Grigore, modest, calm, neînfricoşat de nimic, cu gândul jertfei neprecupeţite ca totdeauna, şi a dus împreună cu pilotul slt. av. Brezeanu Octav şi mitraliorul cap. Marinescu Samoil, primul salut Cernăuţilor noştri, în emoţia noastră a tuturor camarazilor.

După 2 ore şi jumătate de sbor a revenit. Deşi atacat de două avioane de vânătoare ruseşti de tipul Severski, nu arăta nicio emoţie.

Expunerea sa a fost modest făcută, calm, precis, fără înflorituri. Apoi luându-şi servieta, ca şi când nimic nu s'ar fi întâmplat, s'a dus să-şi continue munca de toate zilele a biroului.

Şi'n prima pagină a registrului istoric stă scris cu cerneală roşie de mâna lui:

„Ştirea intrării noastre în războiu alături de germani a produs un entusiasm de nedescris în personalul escadrilei, care aştepta acest moment de un an pentru a desrobi pe fraţii de dincolo de frontiera impusă prin violenţe.

Se citeşte pe figura fiecăruia emoţia măreţului moment şi *hotărîrea dârză de a se sacrifica la nevoe pentru isbânda poporului român*".

Din aceste fraze se desprinde întreg slt. Ababei Grigore.

In ziua de 4 Iulie pe un timp greu cu nori şi ceaţă până la pământ, sub ploaia de proectile a mitralierelor şi a tunurilor a. a. bolşevice slt. Ababei a adus ştirea cea mai de preţ a retragerii ruşilor către Cernăuţi — ştire exploatată imediat de către faimoasele Stukas care au pornit atacul lor vijelios împroşcând în rândurile inamicului moartea şi panica de nedescris.

Pe măsură ce zilele treceau, greutăţile nu întârziau să vină. Şi cine se oferea să facă misiunile cele mai grele şi cele mai lungi? Slt. Ababei, care nu numai odată s'a întors din misiune după 3 ore de sbor, fugărit de vânătorii ruşi, cu avionul ciuruit de gloanţele şi schijele proectilelor inamice.

Astfel într'o misiune dincolo de Nistru avionul a fost lovit în rezervorul de benzină.

Nici pilotul şi nici slt. Ababei n'au observat acest lucru dar la întoarcere către casă la numai 2 km. de teren s'au prăbuşit dela 500 m.

Dumnezeu însă i-a scăpat pe toţi ca prin minune. Pilotul, slt. av. Brezeanu Octav s'a ales cu fractura unei vertebre şi cu multe contuziuni mitraliorul sergent Iacob Constantin cu o lovitură puternică în stomac, slt. Ababei şi el contuzionat serios, a sărit imediat să dea ajutor camarazilor.

Dar cine din escadrila noastră nu a cunoscut camaraderia dusă până la uitare de sine a slt. Ababei, în orice împrejurare, în oririce situaţie.

A venit vremea permisiilor. Singurul care numai între două trenuri şi-a revăzut mama uitată în satul Scheia-Vaslui, a fost slt. Ababei.

Datoria pentru el era mai presus de orice. Casa îi era Escadrila de Observaţie, familia lui camarazii.

Simţia că nu putea lipsi mai mult; nu era posibil să-ţi închipui această Escadrilă fără prezenţa lui.

Ştia tot, făcea orice cu dragoste, cu bucuria faptei. Această mulţumire îi era deajuns.

A fost recompensat pentru faptele sale, pentru misiunile executate cu zel şi conştiinciozitate pentru informaţiile totdeauna preţioase aduse, fiind decorat cu „Coroana României cu spade şi panglică de Virtute Militară".

Apoi a fost distins cu „Virtutea Aeronautică cu spade", clasa „Crucea de Aur".

Dar nu a avut bucuria acestor recompense pentru că în ziua de 7 Decembrie în timp ce — mereu primul — mereu voluntarul, slt. Ababei îşi luase sborul depe un teren din Crimeea pentru a pregăti sosirea escadrilei pe un alt teren, având ca pilot pe Adj. av. Preda Alexandru avionul s'a prăbuşit, iar soarta a frânt pentru totdeauna aripele celui ce a fost slt. rez. av. Ababei Grigore.

Noi, camarazii şi fraţii săi din escadrila de Observaţie pe care a cinstit-o vom simţi mereu golul pe care l-a lăsat între noi slt. av. Ababei.

LT. NICOLAE LEONOVICI

ADJUTANTUL AVIATOR VÂRLAN CONSTANTIN

Şi acest viteaz între viteji poat fi descoperit în ancestralele rezo nanţe ale neamului nostru. Dup nume, pronume şi fapte.

Costache Vârlan—nume de creme ne tare la auz cum ne sunt detuna tele munţilor la înfăţişare — nu-ş putea afla o meserie mai nemerit decât aceea a sborului. Şi porni dela plugul moşilor săi, a isbuti pe calea cerului. Pe calea asta l- prins războiul.

Pilot de bombardament cu expe rienţă românul din Constantin Vâr lan nu s'a desminţit niciodată. To deauna şi'a dus misiunile la bun îndeplinire, totdeauna a izbândi Şi a izbândit chiar când, lovit î plin de focul duşman, a căzut într liniile streine.

Vârlan a avut atunci un sfârşi dar unul care-l scoate din rânduril celor ce mor banal şi-l aşeză p treptele înalte ale eroismului.

Era în înfierbântarea unui bom bardament, în Basarabia. O schij duşmană i-a lovit rezervorul de ben zină. Avionul a luat foc şi camaraz lui, îngroziţi, l-au văzut cum s prăbuşeşte spre pământul Patrie însângerate.

Mai târziu, când trupele noastr în înaintarea lor victorioasă depăş seră locul de prăbuşire al lui Vârlan camarazii de aripi s'au dus să-i afl mormântul. Şi i l-au aflat, dar a mai aflat şi tăria în faţa morţi d care a dat dovadă acest sburător.

Pentrucă deşi rănit de moart s'a luptat cu slăbiciunea trupulu răpus şi a aterizat avionul car ardea şi căruia îi fuseseră distrus roţile de schijile duşmane. Din avio au sărit trei inşi : un ofiţer şi d sergenţi. El pilotul, nu a mai avu putere să sară. Cum a pus avion pe pământ, a închis ochii şi cu manş strânsă în pumnii cari nu ştiau c e teama, a murit izbânditor.

Vârlan Constantin, pilot şi româ din tălpi în creştet, a înţeles că tr bue să moară, salvându-şi camaraz aflaţi la grea cumpănă.

LADMISS ANDREESCU

PEDAGOGIA SBORULUI

Se poate vorbi, cu destulă încredinţare, că omul-aviator este alcătuit dintr'o altă substanţă sufletească decât ceilalţi muritori. Nu oricine poate ajunge aviator dacă nu este predestinat, — şi predestinarea izvorăşte din adâncurile misterioase ale firii. M'am întrebat adesea ori, de ce toţi aviatorii se aseamănă între ei ? Fireşte, nu prin înfăţişarea fizică, foarte variată, dar prin atitudini, prin gesturi, prin acea nelămurită taină a sufletului care-i fac flegmatici şi independenţi, prin desprinderea de orice convenţionalism burghez şi banal ; fiecare întrunind în sine virtuţile unui om ca totul deosebit de ceilalţi.

Şi am aflat deslegarea acestei întrebări, în viaţa pe care o trăesc. Dincolo de dimensiunile şi cumpăneala existenţei obişnuite. Intr'un spaţiu şi într'un timp care nu se poate percepe, şi nici măsura cu simţurile noastre. Aviatorii sunt oameni transcendenţi şi prin ei se realizează turburătorul vis dedalic. Este o veche ispită mitologică, aceia de a cuceri înălţimile fascinante ale cerului ; de a te desprinde de pământ, de vremelnicie şi de robia inerţiei, şi de a naviga acolo unde te chiamă magia depărtărilor.

Spiritul modern a izbutit să prefacă în faptă concretă şi viabilă ispita închipuirii icariene. Omul şi motorul au deschis calea triumfului mitologic. Pasărea zburătoare a fost modelul. Natura, cu miraculoasa ei chibzuinţă, le-a spus inventatorilor ce au de făcut : aripi, şi sufletul pasării s'a prefăcut în motor. O mişcare de elice şi magnetoul fulgeră prima scântee. Apoi explozia : 1, 2, 3, 12, 24... ritmic pistoanele, trag şi împing bielele, — şi sufletul motorului se propagă avionului. Elicea porneşte, cu zeci de cai putere, într'o mie, două, şi mai multe învârtituri pe minut. Atunci se petrece marea minune : contopira dintre om şi avion. Din carlinga lui, pilotul îşi simte organic braţele : sunt aripi ; contracţia muschilor crispează pedalele, o încordare de câteva secunde, şi dela liziera pământului se desprinde omul-pasăre. Fuziunea dintre aviator şi avion este perfectă, o organicitate ideală. Funcţia motorului se propagă, în cele mai mici amănunte pe nervii aviatorului. Atunci intervine ochiul : explozie fosforescentă, dincolo de orice închipuire a percepţiei obişnuite. Dar să ne înţelegem : fuziunea dintre om şi maşină este un fenomen caracteristic lumii moderne, căci miile de tehnicieni şi muncitori din marele metropole trăesc această viaţă. In aviaţie însă, fenomenul este paroxistic. Aici motorul este însuşi omul, contopirea este absolută.

Am spus mai sus că aviatorul este un om transcendent, pentrucă trece dincolo de legile obişnuite ale naturii. Dinamica sborului este opusă staticei gravităţiei. Desprinderea de pământ, înfruntarea spaţiului, devorarea timpului, sunt fenomene care transcend firea omenească, dar pentrucă ne-am obişnuit cu ele, nu ni se par deloc extraordinare. Şi totuşi, după cum spunea foarte bine un scriitor, care a dat la iveală cele mai minunate pagini despre „trăirea verticală", — această înălţime orgolioasă a omului, nu poate fi concepută decât ca o sfidare a legilor naturii. Iată aşa dar, că a fi aviator, înseamnă a depăşi cadrele de supliciu ale omenescului destin, şi a izbândi închipuirea unui nou tipar antropologic.

Intr'adevăr, prin aviaţie s'a creiat un alt om. Priviţi la succesele colosale ale lui von Richtoffen, la viaţa lui Guynemer, sau la cele 115 avioane doborâte de colonelul Mölders, — şi fără nici o modestie, la isprăvile vitejeşti ale aviatorilor români, — şi veţi avea, majestuoasa înfăţişare a unei ursite epopeice. Un aviator execută un ordin de conştiinţă, nu o comandă scrisă şi controlată pe teren. Se poate desena pe hârtie itinerariul unui sbor, — se pot fixa milimetric obiectivele, punctele de ajungere unde trebuesc lansate bombele sau mitraliate trupele, vrăjmaşe, dar acolo, apare potrivnicia neprevăzutului: reflectoarele, artileria anti-aeriană, avioanele de vânătoare ale inamicului. Eroismul, în astfel de împrejurări, când omul este numai cu el însuşi, se rezumă în spiritul de iniţiativă. Spontan, fără un prealabil studiu, fără cercetarea chibzuită a condiţiilor, fără cumpăneala momentului tactic, aviatorul atacă şi este atacat. Atunci se verifică pedagogia sborului : în astfel de împrejurări, aviatorul devine un supraom, care, cu certitudinea absolută a vulturilor-condori îşi despică drumul triumfului.

Panica vine din văzduh, — spunea un scriitor polonez, — care a scris o carte destul de proastă, — găsind totuşi această expresie foarte potrivită pentru a încadra sentimentul de groază al omului pământean.

Da, fireşte, panica vine din văzduh, pentrucă numai văzduhul transcende firea omenească şi o acopere cu neprevăzutul nemărginirii. Cât de departe suntem de magia sborului, ne dăm seama numai atunci când trăim acest sentiment de panică, noi cei de jos, — când aviatorii nu au decât iniţiativa curajului şi eroismul abnegării. Dar eu, drept să vă spun, — când eram pe front, — preferam să admir acest spectacol inedit, decât să mă ascund în şanţ, — căci unui camarad care se pitulase într'o groapă i-a căzut o bombă drept în cap. Dacă panica vine din văzduh, norocul vine de unde nici nu ştii... şi de aceia admir pe aviatori, căci în vreme ce ei, deasupra mea, se luptau cu sovieticii, eu pe pământ am scăpat neatins.

Nicolae Roşu

DE VORBA CU

In dorința de a face cunoscute marelui public impresiile culese în vâltoarea războiului de către glorioșii noștri sburători, Revista „Magazin Aeronautic" a întreprins o anchetă printre aviatorii români, cărora le-a cerut să răspundă la următorul chestionar:

1) Impresii asupra primei misiuni de războiu.
2) O relatare scurtă asupra celei mai grele eșiri la inamic. (luptă aeriană, baraj de A.C.A. etc.)
3) Câteva rânduri despre cea mai deosebită misiune executată pe front (întâmplări neprevăzute, reflexii umoristice ale echipajului, etc.)
4) Câteva rânduri despre un camarad căzut la datorie. (chipul eroic în care a fost doborît)
5) Ce crede despre aviația sovietică. (o singură frază.)
6) Ce crede despre sburătorii ruși. (o singură frază)
7) Ceva despre cea mai veselă zi petrecută pe front. (zece rânduri)
8) Ce părere are despre războiul aerian (o singură frază)

In numerele trecute ale revistei noastre am publicat o serie de răspunsuri primite dela bravii noștri sburători de războiu.

Continuăm cu publicarea altor răspunsuri și repetăm rugămintea pe care o adresăm tuturor aviatorilor, de a completa chestionarul de mai sus și a ni-l trimete la redacție, str. Săriadar 9, București

Găsim interesante pentru cetitorii revistei noastre răspunsurile date la prima întrebare de către domnii:

S-LT. AV. SERGHIE D. AUREL:

In drum spre inamic, întovărășiți de vânătoare, avem impresia deplinei siguranțe. Ziua era minunată — bălțile Dunării — M-ții Dobrogei i-am depășit aproape fără a ști. Alte 20 ore de sbor și în fine iată-ne la obiectiv. Nervozitatea dispare gonită în adâncurile ființei — vizăm atent și fără grabă și în fine prima bombă se declanșează, — urmează apoi restul.

Mă 'ntorc cu grabă la aparatul fotografic și 'n timp ce formația noastră înaintează, apăs pe declanșator. După aceia am timp să privesc efectul bombei. Suntem toți. Obiectivul a fost atins în plin — așa cum se ordonase. Vânătorii dansează pe lângă noi făcându-ne semnele bine cunoscute — care amintesc peste tot proverbiala frăție de arme a aviatorilor.

LT. OBS. VIZIREANU VICTOR:

— Prima misiune de bombardament am executa-o în ziua de 27 Iunie deci a 6-a zi de războiu. Pe când camarazii mei primiseră botezul focului eu încă nu avusesem această onoare, din cauze streine de voința mea. Ziua de 27 Iunie ne aduce misiunea de a bombarda calea ferată între G. Berezina și Parisul nou. Trecem Prutul, o cruce, o privire la ceilalți membri ai echipajului și încep cercetarea terenului pentru a observa mișcarea inamicului. Am senzația de siguranță totul este în ordine — motoarele merg bine capul ține direcția bine vânătoarea — cele 6 IAR 80 — sunt aproape și supraveghează cerul. Ne apropiem de calea ferată; ochesc cu elementele puse și reușesc să lovesc calea ferată. Echipajul este foarte mulțumit, dar mai bucuros că începe întoarcerea. Pe drum ne atacă vânătoarea; avem o strângere de inimă, dar cele 6 IAR 80 nu-i lasă pe ruși să se apropie prea mult de noi. Deodată un vânător sovietic mai îndrăzneț ce se apropie de formație este doborît de un vânător de al nostru. Trecem Prutul teferi. Bucuroși că misiunea a fost îndeplinită și că la teren ne așteaptă căldura iubirii camaraderești a șefilor cărora le vom raporta izbânda.

La cea de a doua întrebare reținem răspunsurile domnilor:

LT. AV. ALIONTE P. GHEORGHE:

Atăcăm fabrica de avioane dela Odesa. Artileria anti-aeriană bolșevică declanșează un baraj intens la toate plafoanele pentru a împiedeca pătrunderea formației noastre.

Intrăm cu tot curajul și voința dârză dar cu inima strânsă de formidabilul baraj.

Fabrica sare în aer; ieșim victorioși. Avionul meu e atins grav în fuzelaj. Motorul din dreapta e inundat de uleiu, asvârlit de o țeavă spartă.

Radio-telegrafistul e rănit ușor. Ne reîntoarcem cu bine la aerodrom.

Avionul prezintă 70 găuri de schije.

Așa ne-am luptat în ziua de 29 August 1941.

LT. AV. STRATILESCU MIRCEA:

In ziua de 20 August 1941. Misiunea de bombardare a Dalnikului. Sunt atacat de vânătoarea inamică — unul e doborît.

Formația amică s'a împrăștiat. Trei vânători inamici (Rata) îmi distrug un motor care se oprește — mi-l încetează pe celălalt.

Sunt cu avionul în flacări deasupra Dalnikului. Mitraliorul și mecanicul de bord împușcați. Am reușit să aduc avionul 50 km. — așa cum era în flacări și să-l aterizez în liniile amice. Trei din echipaj sunt salvați-teferi.

Fugăriți prin porumb de vânătorii ruși, scăpăm. Prima dorință în contact liber cu viața: o țigare.

CPT. OBS. SCHÖBESCH ADOLF:

Cea mai grea misiune a fost prima, în care am fost de 8 ori atacați de vânătorii bolșevici, foarte agresivi, deasupra aerodromului Bulgărica și pe traseul Bulgărica-Prut.

Au atacat la orele 4.15 Aerodromul Bolgrad și Bulgărica; nu terminasem de lansat bombele când primul bolșevic ne-a atacat din față. A fost primul moment de groază nu prin faptul că ași fi putut fi lovit de gloanțele lui; mai mare mi se părea pericolul ciocnirii în aer, deoarece vânătorul se apropiase foarte mult de noi. După acest atac din față au urmat atacurile din spate (7—8) când urmăream toate gloanțele, ce treceau la drapta mea până se înfigeau în pământ.

In cursul acestor atacuri echipajul meu a doborît 2 vânători bolșevici. La un moment dat observ coechipierul meu din stânga cum se apropie de pământ în flăcări, acest lucru mi-a produs o puternică impresie de milă și părere de rău; l-am văzut luând contact cu pământul producând un mare nor de fum. Atacurile ce au urmat care au durat numai 3-4 minute, mi-au format impresia unei veșnicii.

LT. AV. PAIU T.:

Se primește ordin ca o patrulă de 3 avioane să bombardeze trupele ce staționează la Est de Duhoi-Liman.

Fiind totul pregătit în cel mai scurt timp decolăm, trecem de luăm vânătoarea și ne îndreptăm spre obiectiv. Trecem liniile la 1500 m înălțime și cu aceași înălțime intrăm deasupra obiectivului pe la sud. Vizez atent și când obiectivul intră în câmpul vizorului încep declanșarea. Imediat A. C. A. începe să tragă. Pâlcuri de globulețe de fum ne înconjoară din toate părțile ca și cum ar fi fost pâlcuri de nori.

După ce lansăm toate bombele acolo unde trebuia, pilotul începe să vireze în toate părțile, dar ori unde ne întoarcem pâlcurile de fum ne urmăresc. Ne așteptăm din moment în moment să fim atinși. Am scăpat totuși ca prin minune. A fost cel mai grozav A. C. A. pe care l-am întâlnit în tot războiul.

Remarcăm răspunsurile la cea de a treia întrebare, date de domnii:

LT. AV. ALIONTE P. GH.:

Bombardăm Colonia Raik. Atât până la obiectiv cât și deasupra obiectivului nici un proectil inamic. Virăm la stânga împrejur după obținerea rezultatului scontat cu intenția de a ne întoarce pe aceiași direcție, știind că la dus n'am fost supărați de nimeni.

Imediat ce ne-am pus pe direcție și puțin deplasați pe stânga am fost surprinși de un baraj de A. C. A. de toată grozăvia. Risipim formația, căutăm să degajăm; dar degeaba, ne înfundăm tot mai mult în baraj. Proectilele rusești explodează la distanțe mici de avion.

Căutăm refugiul în norii izolați unii de alții. Cum ieșim dintr'un nor, ne iau în primire alte baraje. Pilotul scrâșnește din dinți, pică avionul, o ia la stânga și dreapta ocolind globurile drăcești ale exploziilor. Intrăm în alt nor. Ieșim și ne iau în primire alte baraje.

Așa am trecut pe deasupra Vigodei, puternic apărată de A. C. A.

Ajungem la Nistru scăldați în sudoare de grozăvia puternicilor baraje de A. C. A.

Am scăpat doar cu strângeri de inimă.

SBURATORII

C 21 B

LT. AV. STRATILESCU MIRCEA:

Misiunea de bombardare a depozitului de muniţii West-Odessa. Nu ne aşteptam la o reacţie anitiaeriană prea mare.
Un baraj înfiorător de artilerie s'a deslănţuit asupra noastră. Deşi am rămas surprinşi pentru moment — ne-am continuat misiunea.
Am fost lovit de un proectil în canalizaţia de uleiu a unui motor.
Nu ştiam dacă acest avion se poate susţine cu un motor — nu se mai în ămplase niciodată aceasta. Am avut o strângere de inimă când l-am oprit. Ajuns la aerodrom mai târziu decât alţii; camarazii mă credeau pierdut.
Am citit pe figura lor mulţumire când m'au văzut iar în mijlocul lor.
Când m'am dat jos din avion eram istovit.

LT. OBS. VIZIREANU VICTOR: *+ C21B*

— O misiune de a bombarda satul Ianculina. La trecerea Nistrului, mecanicul mă anunţă că mai avem 500 de litri benzină. Desigur un buşon sărit dela vre'un rezervor şi curgea benzină. Totuşi cu inimile puţin strânse ne continuăm misiunea. Ca niciodată capul formaţiei face 4 treceri deasupra obiectivului căci s'a descoperit o coloană lângă un sat. Mai rămânem cu 250 litri litri benzină când ne întoarcem. Cu această benzină am reuşit să prindem liniile amice şi am aterizat la Sud de oraşul Tighina cu motoarele calate în bune condiţiuni — pilotul Adj. Talabă Victor arătând că e un pilot desăvârşit.

La întrebarea patra răspund domnii:

LT. AV. ALIONTE P. GHEORGHE:

Locotenentul Cârstov Ilie, observator. A luat parte în prima formaţie de bombardament a avioanelor Savoia.
Fire veselă şi gata oricând a svârli o vorbă de spirit, am observat că în ajunul războiului era puţin abătut. Sunt convins că nici el nu putea să-şi explice această schimbare sufletească; în orişice caz n'ar fi dat pricina pe seama războiului care avea să înceapă a doua zi. Locotenentul Ilie Cârstov era plin de avânt şi curajos; cred că avea o presimţire. De-asupra obiectivului, la Bulgărica, aviaţia de vânătoare rusească a fost tare agresivă. Acolo, Locotenentul Cârstov Ilie a căzut cu avionul în flăcări.

S-LT AV. STRATILESCU MIRCEA:

Sergentul Mierlan C-tin — mitralior de bord — în echipajul meu când am fost incendiat de vânătoarea inamică şi urmărit până la aterisare de 3 avioane Rata.
Un chip blajin, dar o fire tenace, a tras cu mitralierele din spate până când a fost răpus de inamic.
L'am văzut după aterizare — când din avionul incendiat nu mai rămăsese decât scheletul — Serg. Mierlan C-tin — eroul care şi-a sacrificat viaţa pentru a-şi salva camarazii — carbonizat lângă mitraliera lui pe care nici când a fost doborit nu a lăsat-o din mâini....

CPT. AV. SCHÖBESCH ADOLF:

Camaradul Lt. Cârstov Ilie, fire foarte veselă şi degajată, în seara zilei de 21 Iunie 1941, l'am observat foarte nervos şi abă ut lucru neobişnuit la acest om, parcă presimţia soarta de a doua zi şi într'adevăr, cu părere de rău mi-a fost dat ca în primele ore ale zilei de 22 Iulie 1941 să-l văd căzând cu avionul în flăcări lângă Bulgărica fiind luat prizonier de bolşevici.

LT. OBS. VIZIREANU VICTOR: *X*

— Terminasem pregătirile pentru plecarea de mâine 22 Iunie. Dau ultimele indicaţiuni şi plec spre comanda grupului. În drum trec pe lângă Av. 17 unde Sublt. Baltag Nicolae pus echipaj de rezervă făcea ultimele pregătiri.
Plecăm mâine Bombiţă? La întrebarea mea îmi răspupnde că e pus echipaj de rezervă. A doua zi echipajul meu se prăbuşeşte chiar lângă aerodrom şi-mi ia locul în formaţie Sublt. Baltag Nicolae cu echipajul său. Cade doborit de vânătorii sovietici după ce şi-a îndeplinit misiunea.

La întrebarea cincea aflăm interesante răspunsurile domnilor:

LT. AV. ALIONTE P. GH.:

Aviaţia rusească scontează rezultate mari cu riscuri minime; nu atacă decât atunci când e sigură că nu va pierde.

LT. AV. STRATILESCU MIRCEA:

Aviaţia de vânătoare foarte temerară iar când te vede mai slab te urmăreşte până la complecta distrugere.

LT. AV. SCHÖBESCH ADOLF:

Aviaţia bolşevică a fost dotată cu foarte multă vânătoare lipsindu-le însă „Comandamentul".

LT. OBS. VIZIREANU VICTOR:

Multă şi, natural, proastă. Le lipseşte omul dar mai ales sufletul.

La întrebarea şasea răspund interesant domnii

S-LT. AV. PERA FILON:

Puţin curagioşi şi posedând o cultură inferioară ceeace-i făcea să aibă un fond moral prea slab, neştiind pentru ce lupta.

S-LT. AV. SCHÖBESCH ADOLF:

Sburătorii bolşevici au fost foarte agresivi şi bine antrenaţi în timp ce bombardierii au fost slab instruiţi.

LT. OBS. VIZIREANU VICTOR:

Vânătorii destul de buni, bombardierii slabi.

LT. AV. ALIONTE P. GHEORGHE:

Foarte puţini dintre ei sunt îndrăzneţi. Ori nu ştiu să se orienteze în liniile inamice, ori nu sunt conştiincioşi în executarea misiunei pe care au primit-o.

Iată răspunsurile la întrebarea şeaptea, date de domnii:

S-LT. AV. PERA FILON:

Zile prea vesele pe front n'au prea fost cu adevărat, deoarece grijile erau prea impovărătoare. Mai precis am putea spune că au fost adeseori ore de veselie care făcea să se descreţească frunţile şi se înlăturau grijile de moment ale războiului, datorită spiritelor făcute de un camarad cu mai mult talent umoristic.

LT. OBS VIZIREANU VICTOR:

Nu am avut zile de veselie pe front din cauza misiunilor dese şi din cauza stării de alarmă permanentă.
Clipe de veselie au fost multe, bunăoară. O misiune reuşită, un match de wolley sau foot-bal.

La ultima întrebare reţinem răspunsurile date de domnii:

LT. AV. TEODORU NICOLAE.

Nu cred că poate fi vorba de războiu aerian, decât când cantitatea materialului ar permite să se producă un astfel de fapt.
In orice caz e mult preferabil celui terestru.

LT. AV. IONESCU GH.

Răsboiul aerian implică dela început cantitate şi calitate.
Dacă ne referim la răsboiul aerian, pe care l-am trăit, am credinţa, că este cu totul diferit de acel care va veni. Multe se învaţă. multe se schimbă cu acelaş important şi nemuritor factor, surpriza.

S-LT. AL. PERA FILON:

Războiul aerian este, azi, singurul, care hotărăşte victoria căci are putere de acţiune simultană şi instantanee, putând neutraliza în câteva ore acţiuni inamice de mare anvergură, sau distruge puncte de o importanţă vitală neînchipuit de mare.

S-LT. AV. SCHÖBESCH ADOLF.:

Războiul aerian este cea mai importantă latură a războiului modern deoarece poate acţiona pe latura materială sub formă de distrugeri de trupe, rezerve şi puncte vitale ale inamicului şi acţionează pe o scară foarte întinsă şi asupra moralului inamicului.

IADUL DELA PLOSKAIA

De data asta vom bombarda — 6 patrule de câte 3 avioane — la interval de o jumătate de oră între fiecare formaţie, aglomerările de trupe dela Mălăeşti şi Ploskaia, dincolo de Nistru, la Nord de Tiraspol.

Ceeace formează senzaţia zilei este ordinul de a bombarda dela 50 metri înălţime şi de a mitralia trupele de pe teritoriul inamic.

Astfel stând lucrurile, înseamnă că vom face prima noastră misiune oficială de asalt. Şi cum sburăm cu un avion care cântăreşte 13 tone, ieşirea asta va fi cu totul inedită.

Am decolat la ora fixată. Sunt în patrula doua, pe dreapta, echipajul 5.

Până la Nistru, nimic de semnalat.

Ca protecţie avem patru avioane de vânătoare I. A. R. 80.

Am trecut însfârşit apa care ne desparte de ruşi. După ce am sburat tot drumul între 400 şi 500 metri înălţime, am ajuns acum la firul ierbii, doar la câţiva metri de pământ. Pe malul celălalt al Nistrului e o vâlcea.

Ne angajăm toate trei avioanele prin mijlocul ei, aşa încât sburăm mai jos decât nivelul malurilor.

Avem impresia că trecem cu vaporul prin canalul de Corint. Cele două margini ale vâlcelei sunt atât de aproape de vârful planurilor, încât Heinkelul nostru deabia încape prin şanţul ăsta uriaş.

Insfârşit, vâlceaua s'a sfârşit. Avionul cabrează serios, ca să ne avântăm iarăşi în cerul adevărat.

In faţa noastră apare o clădire mare, albă, acoperită cu ţiglă roşie. In curtea casei mişună o droaie de soldaţi.



Tocmai voiam să-mi încerc mitraliera, aşa încât ţinta asta neaşteptată a sosit la timp.

Trag în grămadă. Bolşevicii fug, se rostogolesc loviţi de balaurul nostru de groază eşit parcă urlând din pământ.

Sărim peste casă şi ţâşnim dealungul câmpiei. Totul e pustiu.

Sburăm atât de jos încât trebue să ferim pomii şi stâlpii de telegraf.

Dela înălţimea asta aproape inexistentă ne dăm seama cu ce uluitoare viteză ne deplasăm faţă de sol. Toate reperele dispar înghiţite fulgerător de spaţiul pe care îl parcurgem cu iuţeala proectilului.

In fund, în capătul unui lan de păpuşoi, se vede satul Mălăeşti.

N'am timp să mai controlez privind pe hartă, căci am şi ajuns deasupra lui.

Sorin cabrează din nou aparatul. Trebue să avem neapărat 50 de metri înălţime, ca să putem bombarda.

Bombele trase fără vizor, cad peste case, peste livezi şi prin curţile înţesate cu trupe şi căruţe încărcate cu muniţii.

Cum bombele noastre sunt cu întârziere (altfel ne-am auto-bombarda) exploziile nu le zărim decât cu mult în urmă.

Coloanele pulverizate în aer sunt împroşcate în sus, la câteva sute de metri. Noi suntem însă departe, la adăpostul creat de propria noastră viteză.

Satul pe care l-am nimicit a trecut de mult. Sburăm iarăşi jos de tot, dealungul unei şosele.

La o încrucişare de drumuri noroioase, o căruţă plină cu pepeni a încremenit hipnotizată de apariţia noastră de infern.

Cinci bolşevici, în cămăşi kaki, au sărit împinşi de un resort nevăzut, căzând pe burtă direct în şanţuri.

Pământul fuge sub noi ca o pânză fermecată. Deabia am timp să înregistrez senzaţiile vizuale, că am şi trecut de mult de cele ce mi-au eşit în cale.

Cu toate astea, cartuşele mitralierei tot apucă să nimerească unde trebue în covorul ce fuge nebuneşte sub noi.

E adevărat însă că mitralierele noastre trag 1200 de gloanţe pe minut.

Peste câteva clipe am ajuns la obiectivul următor: Ploskaia.

Repetăm manevra. Avionul cabrează, luăm 50 de metri înălţime şi las să cadă bombele.

O clădire imense cu 5 sau 6 etaje ne tentează enorm. O mică deviere din manşă şi palonier, şi dâra noastră se termină peste ea.

Efectul nu mai apucăm să-l vedem. Exploziile care se deslănţue la 8 secunde în urma noastră sunt salutate de uralele telegrafistului care dela postul lui privilegiat din turelă poate să vadă toată măreţia spectacolului.

Am terminat bombele. Mă reped din nou la mitralieră.

Totul se desfăşoară cu aceeaşi iuţeală fantastică ce te buimăceşte.

In orăşelul ăsta transnistrian mai sunt străzi cu soldaţi şi curţi pline cu bolşevici înarmaţi.

Trag. Răpăiala mitralierei îmi face bine.

Incărcătoarele goale s'au adunat în jurul meu ca sticlele la un ospăţ sardanapalic. Nu-i nimic! Mai am destule!...

In clipele în care mă opresc ca să schimb încărcătorul, o altă răpăială, mai surdă şi mai prelungită se aude înfundat din măruntaiele vibrânde ale avionului: trage mitraliorul din fundul fuselajului.

Intr'o curte sunt doi cai deshămaţi lângă un tun. Pe un ţol pământiu stă un copilaş în cămaşe soioasă.

Un băeţandru s'a aruncat prin faţa mitralierei mele ca să-l ia în braţe.

N'am tras. Nici mitraliorul n'a tras.

Sburăm şuerând a moarte mai departe, fără gânduri şi fără nervi. Oraşul s'a terminat.



Suntem iarăşi la câteva palme de crestele panaşate ale păpuşoiului.

Sorin îmi strigă sugrumat:

— Uite-i!

Bolşevicii fug înebuniţi de groază prin păpuşoiu.

Eu trag.

Dintr'odată apare o miriştе, o miriştе vastă de colhoz, semănată toată cu soldaţi.

Mulţi se rostogolesc. Alţii aleargă curbaţi din şale, unii se aruncă la pământ.

In faţa noastră un grup întreg ridică mâinile în sus. Altul manevrează spre noi o mitralieră.

Eu trag mereu.

Miriştile se succed întretăiate de lanurile de porumb. Trag în toate.

Mirosul de pulbere arsă din carlingă îmi dă un nesaţ de foc nemai întâlnit.

Trag. Pe un colţ de pajişte stă aplecat un tractor. Trag în el.

Dar decorul se sfârşeşte.

GRIGORE OLIMP IOAN

Din volumul „Noi dela bombardament" recent apărut în editura „Ofar".



Informațiuni

CONCURS LITERAR

Revista „Magazinul Aeronautic", în scopul de a stimula dragostea de aviație pe deoparte, aptitudinile literare pe de altă parte, printre tineretul țării, institue un concurs literar pentru elevii școlilor secundare și studenți.

Nuvelele cu cari se poate concura trebue să aibe subiect de aviație.

Lucrările cele mai bune vor obține următoarele premii:

1) Premiul I: 5000 lei

2) Premiul II: 3000 lei

3) Cinci premii compuse din: câte un abonament pe timp de un an la revista „Magazin Aeronautic" și câte o colecție de cărți aviatice.

Manuscrisele trimise vor trebui să fie scrise la mașină și numai pe o singură pagină. Se vor trimite în dublu exemplar.

Manuscrisele premiate vor fi publicate în revistă.

Manuscrisele nepremiate nu se vor restitui autorilor.

Lucrările se vor trimite pe adresa revistei „Magazin Aeronautic", Str. Sărindar No. 9, et. II, București.

Termen de trimitere: 15 Aprilie 1942.

UN EROU

Printre bravii noștrii luptători aerieni căzuți prizonieri la bolșevici se numără și locotenentul aviator Cerchez Aldea din Flotila I vânătoare

Acest sburător de elită român a avut o atitudine demnă și eroică atunci când a fost cercetat de autoritățile sovietice. Iată cum a știut să se poarte sublocotenentul Cerchez, după declarațiile soldatului Colesnicenco Nicolae care a servit ca interpret între sburătorul român și autoritățile bolșevice anchetatoare:

Mă numesc Colesnicenco Nicolae, de ani 33, naționalitate rus, muzicant, născut în orașul Cahul, domiciliat în orașul Bolgrad, strada General Florescu Nr. 98, căsătorit, cu un copil. Declar următoarele:

Fiind concentrat de către trupele bolșevice, am făcut de pază la „aerodromul Bulgărica", unde am asistat la mai multe lupte aeriene, între aviatorii ruși și aviatorii români.

Intr'una din lupte, a luat parte și aviatorul român anume Cerchez, adjutant din Flotila Vânătoare București și în urma cărei lupte, s'a ales cu un accident la aparat, fiind atins *rezervorul de apă*, lucru ce l-a făcut să aterizeze mai departe și anume într'un loc invizibil în apropierea comunei Cuza Vodă-Ismail.

După aterizare, a eșit la un drum, s'a urcat în căruța unui țăran și care țăran împreună cu soția sa, l-a învelit cu o pătură și astfel a reușit să-l ducă până aproape de Prut, unde l-a dat jos.

La un moment dat însă aviatorul adjutant Cerchez, dându-și seama că a lăsat aparatul aproape intact s'a înapoiat pentru a-l distruge. Pe drum însă a fost demascat de niște țărani din comuna Cuza Vodă și totodată denunțat la Comandamentul rus. Dela Comandamentul rus, au pornit în grabă cu două mașini spre căutarea aviatorului român și l-a găsit tocmai când se apropiase de avion.

Aparatul a fost ridicat într'o camionetă și aviatorul într'o mașină mică și apoi aduși la Comandamentul rus din Bolgrad, pe drum a fost însoțit și de un maior rus.

La Comandament a venit imediat și un General rus, atât el cât și Maiorul au început interogarea aviatorului adjutant Cerchez, *făcând chiar eu pe interpretul.*

Prima întrebare a fost:

1. De ce te-ai înapoiat spre aparat, iar el a răspuns: M'am înapoiat pentru că nu am voit să vă las aparatul intact și m'am gândit să-i dau foc.

2. Câtă aviație are România și unde se găsește? Răspuns: Ce vă interesează de aviația românească, că eu nu mă interesez de aviația voastră.

3. Cu ce curaj ai venit să lupți contra armatei roșii? Răspuns: Am venit să lupt cu tot avântul că lupt pentru Țara mea.

4. A întrebat câți ani are, nu a răspuns nimic și asupra sa nu s'a găsit nimic adică nici un act și chiar nici un ban. A mai întrebat încă ceva dar nu-mi pot aminti, însă țin să remarc că la toate întrebările puse, el a răspuns cu un curaj de nedescris.

A fost dus la aparatul său, cerându-i ca să le explice cum se manevrează, însă el a refuzat să le dea ori ce relațiuni, a cerut însă să-i se dea drumul să se urce el în avion, unde avea muniție, însă nu i s'a admis.

A fost ținut două zile la Bulgărica și după aceia a 3-a zi după masă a fost urcat într'un avion cu două motoare și pornit spre Odessa.

Aceasta declar, susțin și semnez propriu.

(ss) Colisnicenco Nicolae

Ce comentariu mai putem noi face în fața unei asemenea eroice atitudini?

O PRECIZARE

Dela d-l Vialard, primul instructor de sbor al aviației noastre militare în 1911, — și astă-zi maestru la I.A.R — am primit o foarte interesantă scrisoare în legătură cu începuturile aviației noastre de care a fost și este încă atât de strâns legat.

Publicând o parte din ea, ne facem o plăcută datorie de a aduce la cunoștință sburătorilor și cititorilor noștri contribuția unui bun român — fost voluntar în armata și aviația română în trecutul război mondial — la punerea „pietrei" fundamentale a aviației noastre românești!

Am fost solicitat prin intermediul D-lui avocat Cerchez să fiu profesor de pilotaj pentru prima serie de ofițeri, la aerodromul Chitila. Nu numai atât, contractul prevedea și construirea a 5 avioane Farman pentru Minister.

La sosirea mea am găsit un avion Farman vechiu, reparat de tâmplari indigeni fără conducere technică specială. (am aflat în urmă că acest avion aparținea D-lui Osmond, primul pilot din casa Farman, și care îl lăsase aici după ce fusese accidentat).

Cu ajutorul mecanicului meu, am procedat la punerea la punct a motorului și apoi a comenzilor.

Motorul era un „Gnome" rotativ vechiu și uzat pe care m'am străduit să-l pun la punct cu toată lipsa pieselor de schimb, și posibilitățile lăsau mult de dorit.

Nici gând să fiu mulțumit pe deplin, dar nerăbdarea elevilor ofițeri a influențat să repet sborurile, dar vai, într'unul din acestea nenorocirea care mă pândea, se produse căci la un moment dat motorul m'a lăsat, am alunecat pe aripa dreaptă și am căzut lângă aerodrom fracturându-mi piciorul și brațul.

CONCURS DE AEROMODELE

Duminică 22 Februarie a. c. a avut loc primul concurs de aeromodele cu propulsoare, fuselate și nefuselate, organizat de Direcția Aviației Comerciale prin intermediul Centrului Național de Aeromodelism condus de d. prof. N. Hangea. Concursul a fost organizat în sala de gimnastică a liceului Spiru Haret. La el au luat parte toți instructorii de aeromodele din București, pregătiți de C. N. A.

Au concurat un număr total de 69 aeromodele, construcție și concepție în majoritatea cazurilor, proprie a concurenților.

A fost interesant aeromodelul propulsor construit de d. Ion Bobocel, care s'a ridicat dela sol trăgând la remorcă un model — planor.

Printre asistenții la această tinerească manifestație aviatică, am remarcat prezența domnilor: Comandor inginer Marcu, directorul Aviației Comerciale, Lt. c-dor aviator Gh. Firescu, Pompei Christescu, prof. N. Hangea, precum și aceea a unui mare număr de profesori, studenți și elevi.

La terminarea concursului s'au obținut următoarele rezultate:

a) la modelele nefuselate:

1) Instructorul Ion I. Ștefan.

2) Instructorul Bobocel Ioan.

3) Instructorul Iordache Gh.

b) la modelele fuselate:

1) Instructorul Ion I. Ștefan.

2) Instructorul Bobocel Ioan.

3) Instructorul Suzeanu Ștefan.

Cel mai bun timp, de 1'52", a fost realizat de un model construit de d. Ion I. Ștefan.

Printre instructorii cari s'au relevat reținem aci și numele d-rei Lucreția Frunzescu, precum și ale d-nilor: Ion Crăciunescu și Victor Bălănescu.

Valoarea premiilor în bani a fost pentru fiecare categorie de modele, de lei 3.000, 2.000 și 1.000.

Ne place să subliniem gestul de încurajare și îndemn pentru tineret, făcut de către Direcția Aviației Civile din Subsecretariatul de Stat al Aerului, care prin concursuri ca acesta, realizează adânci aderențe tinere pentru aripele noastre.

Nu vom trece cu vederea nici sufletul pe care îl pune în această direcție, d. prof. Hangea, animatorul aeromodelismului la noi în țară și nici dragoste de sbor pe care o arată tinerii constructori.

Revista „Magazin Aeronautic", întru atingerea țelurilor ce și-a propus de a desvolta și propaga dragostea de aviație în rândurile tineretului român, consemnează buna reușită a concursului de aeromodele dela liceul Spiru Haret și anunță că pe viitor va rezerva câte o pagină pentru aeromodelism.

RIZA



— Săracu' Nae!... Ce greu umblă cu un picior de lemn!
— Ce? Cum? Untdelemn? Unde este? Cine vinde?

DILEMĂ



Sfântul Petru :
Nu-mi amintesc ca Dumnezeu să f' creat o asemenea bâzdâganie...

RECRU



Sergentul : — In spatele meu, adunarea!



Recruţii au executat com nda.

IN U. R.

Ora veselă la o unitate aviatică, văzută de Serg. av. t. r. Scripcaru.

JAPONIA „ANTE PORTAS"

După nici trei luni de război, Japonia a reuşit să-şi organizeze baze ofensive propice campaniei contra Australiei. Dacă, bineînţeles, acest dominion britanic nu se va acomoda realităţilor lui istorice de independenţă naţională.

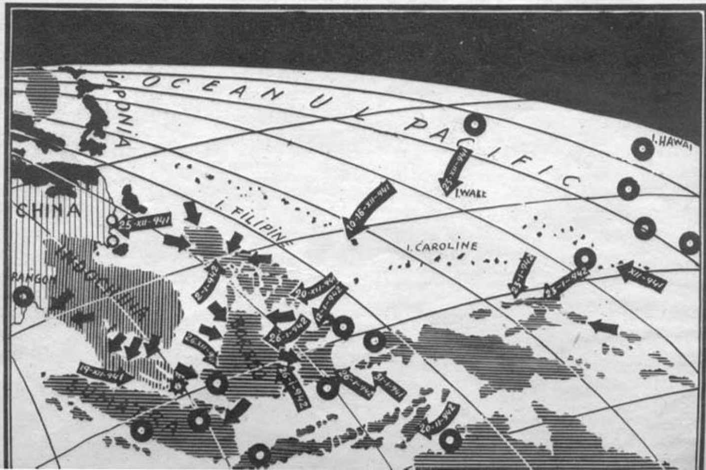
După eşuarea misiunei Kurusu—Nomura la Casa Albă, poate tocmai din pricina falsei informaţii a Statelor Unite, arma aero-navală a Japoniei a atacat în massă din primele ceasuri ale declarării stării de război, neutralizându-l, dispozitivul în pumnal al sistemului de baze americane din Pacific. Aşa cum au rămas distribuite forţele în acest Ocean, după tratatele războiului trecut, Statele Untie îşi orânduiseră poziţiile strategice cele mai avantajoase, pe un sistem de linii geometrice care determinau o serie de triunghiuri strategice cu baza rezimată pe coastele occidentale ale Americei de nord, din Alaska (Aleutine) până la Panama,— pivotând pe marea bază navală din Hawai, cu vârful în Filipine (Manilla); acolo unde se forma astfel axul pe care se cupla şi dispozitivul anglo-indoolandez din Mările de Sud. Iar pentru a nu lăsa nesupravegheată puzderia de insule ale Marianelor, ale Carolinelor şi Marshall, — americanii au mai creiat la Guam o bază importantă şi alta subsidiară la Wake. In faţa acestei „linii a Pacificului" organizată de Statele Unite, Japonia a trebuit să se rezime puternic pe coastele orientale ale Asiei Mari. Aşa se explică acţiunea manciuriană (1931—1933), tot aşa trebuie înţeles şi conflictul chino-japonez început, în faza lui interaţională, în 1937. Japonia era pe cale de a fi complet încercuită, de vreme ce Ciang Kai Shek lupta cu concursul material al anglo-americanilor. Din aceste motive se născuse statul Manciuko şi statul naţionalist chinez; Japonia începuse să organizeze Extremul Orient pe baze strict asiatice. Iar în momentul când Singaporele devine axul de mişcare al colaborării anglo-americane, Japonia înţelege că imperialismul ei trebuie, prin necesitate, să meargă spre sud. Acolo se află centrul principalelor posibilităţi ofensive ale Democraţiilor. Tot acolo se află împărăţia materiilor prime care-i lipsesc Japoniei şi fără de care, poporul acesta de 100.000.000 locuitori înghesuiţi până la refuz de o soartă vitregă, se sufocă. In Mările de Sud sunt, după o prezentare statistică a lui „Relazion Internazionali" — 90% cauciuc, 72% cupru, 57,5% staniu, 50% ulei de palmier, 21% tungsten, 14% trestie de zahăr, 4% crom, 3,5% ţiţei, 3,2% aur 2% fier, 0,50% aramă, 0,3% magneziu, toate acestea calculate în raport de producţia mondială. Capacitatea productivă şi industrială a acestor teritorii dădeau, tocmai prin aceasta, speranţe uluitoare anglo-americanilor, într'un eventual conflict cu Japonia, căreia îi lipsiau toate aceste materii prime necesare războiului şi care, în schimb, lor le prisosiau.

Bătălia pentru „rezervoriile de materii prime" din Filipine, din Malaezia, din Indiile Olandeze şi din spaţiul australian, odată concepută,— Japonia trebuia să-şi asigure, într'un timp record, *libertatea de mişcare*. Incercase pe căi paşnice. A încheiat acorduri economice cu Indochina franceză şi Thailanda. A dus tratative cu guvernul indoolandez. Dar diplomaţia anglo-americană le-a torpilat, organizând blocul A—B—C—D (America, Marea Britanie, China, Insulinda) şi a blocat mările japoneze. Poporul japonez trebuia să lupte cu armele pentru a sparge cercul neomeniei democrate — spre a-şi putea organiza un spaţiu vital.

Pentru a-şi organiza libertatea de mişcare pe mări şi supremaţia aeriană, Japonia a neutralizat din prima zi marile baze inamice din Pacific: Pearl Harbour, Guam, Wake, Honkkong, Filipine, etc., scufundându-se, un procent excepţional de tonaj naval, pentru a începe apoi, după un plan bine conturat, debarcările şi ocuparea teritoriilor vizate în marşul ei imperial. Acţiunea din Filipine a mers mână în mână cu acţiunea din Malaezia, al cărei obiectiv era Singapore, „cheia" orientală a drumurilor imperiale britanice. După 7 zile de asalt Gibraltarul extrem-orientului a fost învins. Borneo încleştat, Celebes aşişderea. Se declanşează în Asia acţiunea birmană pentru tăerea drumului spre Yunan, adică distrugerea legăturilor lui Ciang Kai Shek cu Oceanul Indian, după ce la Honkong i le tăiase cu Oceanul Pacific, iar pe mare — campania contra Indiilor Olandeze, adică lupta pe avanposturile Australiei. Sunt trei luni de război şi armatele japoneze au înaintat până sub ecuator, spre sud, până în pragul Indiei, spre sudvest, până'n arhipelagul Solomon, la sudest, acoperind astfel în evantai — un imens teatru de război care ar putea îngloba un teritoriu cât Statele Unite şi Canada la un loc.

Japonia îşi poartă armatele victorioase la peste 3000 de mile depărtare de pământul ei naţional, luptând să cucerească, definitiv, şi ultimul baraj al Indiilor Olandeze, lung de circa 3000 mile, care apără nordul australian. Fapt pe care Anglia a încercat să-l prevină în atâtea rânduri, dar prea târziu, atât de târziu încât guvernul australian a cerut Statelor Unite ajutor grabnic, deoarece trupele indigene luptă în Cirenaica sau la Singapore...

(Continuare în pag. 22)



M'AM trezit prea de vreme. Toată noaptea dealtfel, mi-a fost frig.

Sticla de lampă s'a spart. Fitilul fumegă. Trandafirescu are în jurul nasului inele negre. De sub pătura care-l acoperă, se vede coada lui Wily. Au dormit dar împreună: comandantul și câinele. Intr'un costum de zbor cu guler de blană, sforăe Stătescu. Numai Ionel parcă doarme acasă, — pijama, papuci de lac, perniță cu dantelă. Cam după miezul nopții a început să vorbească în somn. A strigat de vre'o câteva ori. L'am trezit. In vis, un păieanjen enorm și negru cobora deasupra patului nostru. Vise. In cort nu ne odihnim cum trebue...

12 Iulie 1941. Am ajuns persoană. Bucătar. Cei doi ofițeri germani dela bombardament — prietenii noștri — ne vizitează. Ii vom opri la masă. Până în prânz nu zbor. Nici Ionel. Lucrăm împreună.

In piață am întocmit menü-ul. Pui cu sos de roșii. Macaroane „au gratin", fructe, vin, cafea turcească.

Ne întoarcem ca dintr'o misiune secretă. Covârșiți de importanță.

Patrulele pentru cele dintâi misiuni sunt gata. Stătescu e în avion. Iși potrivește centurile. Echipa lui va însoți o formație de bombardiere în Valea Lărguței. E flancat de sublt. Moscu, adj. Pavel și Popescu Valter.

Trandafirescu ne întâmpină surâzând. S'a hotărît să sacrifice în onoarea germanilor, cele patru sticle de șampanie dăruite de generalul Jienescu după isprava noastra dela Ismail.

Nemții îl prețuiesc deosebit pe Ionel, sunt protocolari cu Trandafirescu și mă iubesc pentru strania și vesela mea gramatică. Unul din ei, locotenentul, e pilot. Inalt, blond cu ochi albaștri, guraliv și cu dinții ca niște mărgele. Celălalt, observator, de statură mijlocie, oarecum distant, dar foarte atent. E căsătorit. Se simte foarte mișcat când îl întrebi, dacă a scris doamna și cum o duc copiii. După ce golește paharul, răspunde zâmbind, mai cel mai mic dintre copii, Carl al meu v fi desigur un mare pianist".

Le arătăm o egală afecțiune. In for pilotul ne este mai drag. Vorbește sinc de țara noastră și oridecâte ori ne întâ nim el trebue să spună lucruri cari bucu și mângâie totodată.

Nu cred într'o activitate aeriană m deosebită. Timp posomorît. Cer de c nușă. Soare șters, — semne de ploai Adie în suflet tristețe și singurătat Gândul tălăzuește molcon într'un peis de plumb.

Din fața postului de comandă, dâ aplecată a unei rachete. O mână de st luțe roșii se resfiră grațios în aer. A larmă !

In orizont, siluetele de smoală ale bom bardierelor dela Ziliștea. Inoată mormi ind pe sub nori. Apar, dispar.

Patrula de însoțire va da și un atac l sol pe Valea Lărguței.

Vânătoarea își ia zborul. Alunecări a gile de rândunele. Cât ai clipi, bombar dierele sunt încadrate. Alaiul se îndreapt spre Nord. Vuietul motoarelor se pierd treptat. Sub nori abia se mai disting câ teva linii și puncte. Apoi, nimic.

Către orele 8 decolează și prieteni germani. Trec ca de obiceiu pe deasupr cortului nostru, foarte aproape și leagăn din aripi. Trandafirescu agită un fula alb...

Insfârșit am găsit un soldat care s taie puii. Lascu e vesel. Ii curăță d pene. S'a umplut tot și râde cu poftă Wily a luat în primire măruntaele...

Picură. Plouă.

Bombardierele se reîntorc. Trec mul în stânga aerodromului. Patrula noastră întârzie. Lascu se uită la ceas. Așteptăm Două avioane tranversează aerodromul. Ș cel de al treilea.

Ultimul aterizează lung. A oprit foarte aproape de cort. E Stătescu. Alergăm spre el. E galben ca ceara și tăcut.

— ? !

— Picioarele.



aianjenul negru

Avionul e ciuruit. Deschidem marginile carlingei. Sânge închegat și o masă răvășită de carne. Strătescu e pierdut. Lascu îi împachetează lucrurile. Un avion sanitar e gata pentru București. Strătescu ne privește cu durere greu reținută.

— Mă, să nu mă uitați.

Ionel îi șterge fruntea și-l așează în targă cu grijă.

— Mâine, viu să te văd...

Plouă. Ploaie cu soare...

Orele 11,20.

Norii s'au împrăștiat. Cer albastru. Cu ușoare falduri argintii. Masa e pregătită. Șervețele albe și cupe de cristal... Printre farfurii șerpue delicat frunze de stejar și flori de câmp. Nemților nu le vom spune nimic. Trebue să se fi re-întors de mult.

Un automobil stopează în fața cortului. Din el coboară adjutantul comandantului escadrilei germane. Se îndreaptă către Trandafirescu. Salută.

— Domnule căpitan, comandamentul meu vă face cunoscut, că cei doi ofițeri germani — nedespărțiții d-voastră camarazi și prieteni — au căzut pentru patrie, azi ora 10, la Sud de Tighina.

Deasupra mesii, umbra păianjenului negru...

După amiază de Iulie. Soare prieten. Miros proaspăt de pământ umed și levănțică. Adie ușor vântul. Holdele de grâu undue într'o boară diafană de lumină. Florile de mac par corăbii aprinse pe valuri aurii.

Un curier face escală. În șoaptă avem vești. Inamicul a bombardat aerodromul grupului 7 în două rânduri. Fără succes. Una din bombe a lovit în plin spitalul de stat. A fost uciși șapte bolnavi. Cu ei și medicul șef, — dr. Măcelaru. Aviația sovietică e foarte activă. In luptele aeriene dela Taraclia și Murgeni, grupul 8 al Flotilei II-a ridică numărul avioanelor doborâte, prin Micu, Puhas și Matei. Sublt. Claru Vasile are un sfârșit dramatic. Deși înpresurat de nouă vânători inamici angajează lupta, doboară un adversar și rămas fără muniție se ciocnește cu un altul, prăbușindu-se în flăcări.

Suntem informați că sovieticii aduc trupe noui pentru desființarea capetelor de pod de pe Prut.

Lascu crede în posibilitatea a cel puțin trei misiuni până spre seară. Nu sunt de aceeaș părere. Ne așezăm sub aripa unui avion și fumăm cu lulele. Mi-a dăruit una, cu toate anexele. Vorbim despre prietenii germani și despre bietul Claru. Ionel e puțin turburat...

Ora 17.

Grupul ordonă o recunoaștere și un atac la sol pe valea Hârtoapelor. Două patrule sub comanda lui Trandafirescu. Adjutantul Popescu Ion e coechipierul căpitanului. Eu, a lui Lascu. O a doua patrulă o dă escadrila 52.

Trecem Prutul la mică înălțime prin dreptul satului Bogdănești și intrăm direct pe valea Hârtoapelor. Regiunea e cercetată în amănunt. Nimic. Descoperim doar o singură baterie de artilerie în curs de instalare.

Trandafirescu dă cel dintâi atac. Îi urmează Popescu, apoi Lascu și însfârșit eu. Intervenția celor dela 52 e inutilă. Ei cercetează văile din sudul satului Țiganca. Nimic. Surprinde însă, lipsa reacției artileriei antiaeriene. Pe aci o știm prezentă și foarte activă.

Ne reîntoarcem.

Comandamentul este nemulțumit. Se ordonă o nouă recunoaștere urmată de atac la sol. Dar e târziu. S'a înserat. Lt. comandorul George Miclescu de data aceasta cere trei voluntari. In cortul de comandă suntem prezenți nouă piloți. O clipă de tăcere. Mă înțeleg din priviri cu Trandafirescu. Lascu ne surprinde. Zâmbește.

Suntem dar, exact trei.

In fața postului de comandă ne facem un plan. Vom intra pe vale, sub 100 m. și vom deschide foc. Surprins, inamicul, de va fi acolo, va sări din vizuini. Zburătorii din jurul nostru găsesc ideea bine venită.

Trandafirescu nu poate porni. Doi piloți dela escadrila 52 îl înlocuesc.

Motorul avionului meu e supra-încălzit. Nu mai pot aștepta. Decolez. Lascu mă urmează. Cei dela 52 își iau curând zborul. Se îndreaptă prea mult spre Est. Îi ajung. Lascu ne caută pe adevăratul



drum. Indic înălțimea și capul compas. Aproape de Siret, ne ajunge.

Am eșit mult la Sud de Bogdănești. O luăm în sus de-alungul Prutului. Curând suntem în fața văii Hârtoapelor și la 1800 m. înălțime. Lascu coboară săgeată. Îl urmez. Am rămas singuri. Intrat pe vale, Ionel deschide foc pe dreapta. Fac acelaș lucru pe stânga văii. Sunt la 70 m. înălțime. De sub perfecte camuflaje se mișcă greoi tancuri puzderie. Avionul scutură brusc. O trombă uriașă de fum și fulgere se ridică spre cer.

Dar valea se închide. Lascu cabrează smucit spre a lua înălțime. Virează în acelaș timp. O baterie antiaeriană sovietică trage cu proectile luminoase. Îl lovește în plin. Avionul alunecă pe aripa stângă. Pic asupra bateriei. Trag deodată cutunurile și mitralierele. Târziu. Avionul lui Lascu e în flăcări. Se prăbușește. Virez și lansez asupra cuibului de mitraliere două bombe. Din locul unde a căzut Ionel, fum negru. In planuri apar cu o repeziciune uimitoare mici spărturi. Sunt reperat și lovit. Mă arunc din nou pe vale. Trec Prutul la 3 m deasupra apei. Curând, mult în dreapta, un oraș. Mă îndrept spre aerodrom. Prin pâclele înserării și cu sufletul pustiit.

Pe cer o singură stea. Sub ea strivit, păianjenul negru.

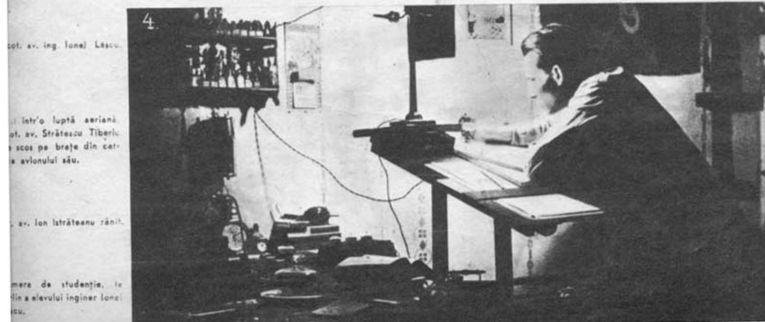
Ion Istrăteanu

cot. av. ing. Ionel Lascu.

... într'o luptă aeriană ...ot. av. Strătescu Tiberiu ... scos pe brațe din car... a avionului său.

... av. Ion Istrăteanu rănit.

...mera de studenție, ...lin a elevului inginer Ionel ...scu.





In marşul lor biruitor spre răsărit, oştile noastre au păşit înaintând neoprite pe coastele Mării de Azov şi de acolo în Crimeea.

După lupte care se vor înscrie în istoria neamului cu litere de foc, trupele noastre au ajuns pe ţărm, cucerind porturi şi oraşe cu un trecut îndepărtat şi de o bogăţie cu totul nepotrivită cu principiile sovietice care se dovedesc a fi bune numai pe hârtie.

Dăm aci câteva fotografii luate de reporterul nostru fotografic din Crimeea.



1. Panorama portului Yalta.
2. Bulevardul palmierilor din Yalta.
3. Palatul maur din Feodosia.
4. Palatul ţarilor din Livadia, fost în ultimii ani reşedinţa de vară lui Molotow.
5. Perspectivă marină la Livadia.





înainte de începerea conflictului din Pacific, s'a studiat şi pus în funcţiune planul unei „flote asiatice" anglo-indo-americane sub comandament unic care să acopere Australia şi mările ei. Fără, totuş, a se fi înţeles decât platonic că pericolul japonez ar putea mângâia coastele australiene.

Abia după ce au fost scufundaţi cei doi elefanţi ai flotei acesteia, „Prince of Walles" şi „Repulse", comandamentul britanic a înţeles mai dramatic situaţia, apele sudice rămânând (flota americană fusese neutralizată dela 7-XII-1941) pe seama flotei indo-americane, pe care o va distruge în Februarie aviaţia marinei japoneze, în apele Sundei.

Pericolul concretizându-se şi ameninţând şi singurul drum comercial între Indii şi Pacific, pela sudul Australiei (Perth-Melbourne) d. Churchill a căzut de acord cu d. van Kleffens în privinţa insulei Timor care putea constitui, în avantajul Japoniei, cea mai bună poziţie în vederea atacării şi a debarcării în Australia, supraveghind în acelaş timp şi Insulele Indoolandeze şi Noua Guinee. Cu alte cuvinte, Timorul însemna o poziţie „cheie" pentru ambele dispozitive, — pentru cel defensiv aliat ca şi pentru cel în mişcare al japonezilor.

Insula Timor, însă, prezintă o particularitate specifică delimitărilor politice din acest spaţiu, partea de sud cu Koepang aparţinând Olandei, nordul cu Dili fiind posesiune portugheză.

Portugalia fiind neutră, d. Eden a pus ambasadorului portughez la 4 Noembrie 1941, următoarele întrebări:

1. Care va fi atitudinea guvernului portughez în cazul unui atac japonez asupra Timorului?

2. Este dispus guvernul portughez să accepte în asemenea ipoteze ajutorul britanic?

3. In cazul afirmativ, n'ar găsi avantagios să studieze un plan de acţiune comună?

Ori, la data aceasta, nici nu intrase în războiu Japonia. In consecinţă, guvernul portughez a răspuns că după cum oriunde, pe teritoriul metropolitan sau în colonii, — şi din partea oricui i-ar veni agresiunea, tot aşa va rezista şi în faţa unui eventual atac japonez, deşi nu-l întrevede; ca atare aşteaptă chiar, într'o asemenea eventualitate, conform tratatului de alianţe, ca Anglia să-i dea ajutor, etc.

La 5 Decembrie, guvernul portughez a acceptat să trimită un ofiţer la Singapore pentru a discuta cu Inaltul Comandament Britanic un plan de apărare al Timorului în eventualitatea prevăzută de schimbul de note dela 4 Noembrie, urmând ca în ceiace îl privia pe reprezentantul olandez, cu aceasta să ţină contact fără a-l încadra în conversaţiile dela Singapore. La 12 Decembrie s'a hotărît că ajutorul britanic în cadrul tratatului de alianţă va fi dat de trupele australo-indoolandeze din Timorul olandez, *fără ca acest ajutor să aibă cumva caracter preventiv*. In instrucţiunile d-lui Salazar, trimise guvernatorului din Timor, a fost strict circumscris cazul când funcţionează acordul şi exclude *„simplele ameninţări sau temeri, mai mult sau mai puţin fundate"*. Cu toate acestea, în zilele de 9, 11 şi 12 Decembrie, adică în zilele când se negocia acordul, avioane australiene de recunoaştere violau neutralitatea portugheză, sburând pe deasupra Capitalei. Acestea sunt antecedentele diplomatice ale actului brutal britanic de violare totală, dela 17 Decembrie, a teritoriului posesiunei portugheze, pretinzând că japonezii au ocupat posesiunea portugheză Macao, din apele Hongkongului, ceiace nu era decât o pură invenţie. D. Oliveira Salazar a protestat energic, dar conversaţiile anglo-portugheze n'au dus la niciun rezultat, până în ziua de 20 Februarie, când forţele japoneze, debarcate în Timorul olandez, s'au văzut obligate să isgonească şi trupele indo-britanice de ocupaţie din posesiunea portugheză.

Anglia nu putea părăsi poziţia aceasta, care înseamnă cea mai apropiată escală de Port Darwin, — şi pentru care o determinase, cum spune d. Salazar, să se precipite spre a „invada teritoriul unui neutru, al unui amic, al unui aliat". Deaceia şi actualul protest portughez la Tokio, din care reiese că trupele britanice aveau de gând să plece la venirea celor portugheze, găseşte în declaraţia guvernului japonez un răspuns scos din situaţia de fapt: indo-australienii nu părăsiseră posesiunea portugheză şi o folosiau, dimpotrivă, ca teritoriu sub ocupaţie contra forţelor japoneze. In consecinţă „guvernul japonez înţelege perfect de bine poziţia guvernului portughez, care a fost pus într'o mare încurcătură prin acţiunile săvârşite de Anglia şi Olanda, în dispreţul dreptului ginţilor" şi declară că i-asigură integritatea teritorială a posesiunii portugheze, dacă Portugalia îşi menţine neutralitatea faţă de Japonia care *„nu înţelege să exercite nicio influenţă asupra Portugaliei"*, urmând a-şi retrage trupele când îşi va fi atins obiectivele. Dealtfel s'a putut vedea până unde se întind interesele japoneze, care nu vizează cu nimic însuşirea unor posesiuni streine — neutre, fiindcă, dacă Japonia ar fi înţeles să neglijeze dreptul ginţilor, ar fi făcut-o cu celelalte posesiuni portugheze, cu Macao spre exemplu, care-i era mai la îndemână ca oricare alta, într'o mare controlată exclusiv de ea. Incât prin ocuparea, obligată de împrejurările anormale pe care le-au creat britanicii, a posesiunei portugheze Timor, — ea nu primejduieşte cu nimic integritatea neutrală a acestei posesiuni şi nu lezează interesele portugheze. Se poate prea bine ca Anglia, în faţa noilor împrejurări, să fi declarat că intenţiona să-şi retragă forţele imediat ce ar fi sosit trupe portugheze, dar acest angajament datează dela 22 Ianuarie, ori de atunci a trecut o lună de zile, şi în tot acest timp, unităţile de ocupaţie indo-britanice s'au organizat ca pe orice teritoriu cucerit, posesiunea portugheză servind ca bază de operaţiuni împotriva acţiunii japoneze din posesiunea olandeză. Dealtfel trupele japoneze sunt o mai mare garanţie pentru posesiune până la venirea unităţilor portugheze destinate acestui punct atât de important nevoilor strategice ale beligeranţilor. Acţiunea japoneză nu poate fi socotită o „violare" de suveranitate", pentru simplul motiv că n'a vizat un teritoriu neutru, deoarece posesiunea portugheză, de vreme ce găzduia — prin violenţa agresorului britanic — trupe beligerante, din punct de vedere internaţional nu mai dispunea de apanagiul perfectei neutralităţi. Iar japonezii n'au atacat teritoriul, care are situaţia juridică — neutrală, ci trupele inamice cărora, nicio lege internaţională nu le acordă privilegiul juridic al teritoriului pe care se află: afară de cazul când, trecând pe teritoriul unui stat neutru sau nebeligerant, depun armele şi aşteaptă sfârşitul ostilităţilor sub supravegherea atentă a organelor militare şi de poliţie ale statului care le-a dezarmat. Ori nu acesta-i cazul de pe insula Timor, unde trupele indo-britanice nu puteau să se prevaleze de neutralitatea posesiunii portugheze păstrându-şi armele întreţinându-şi capacitatea combativă şi servindu-se de acest teritoriu cum se servesc piraţii de un refugiu, fiindcă acest fapt nou presupunea ieşirea din neutralitate a Portugaliei, ceiace nu este cazul, deşi are un tratat de alianţă cu Anglia; şi Turcia are un tratat de alianţă, mai categorică decât a Portugaliei, — şi totuş a isbutit să-şi păstreze neutralitatea.

Bătălia din Extremul Orient se află în acest „moment diplomatic" acum — când armatele victorioase ale Imperiului japonez au adus războiul la porţile Indiei, prin acţiunea din Birmania, şi la ale Australiei, prin ocuparea sistematică a Insulelor Indoolandeze şi mai ales a, — atât discutatului, Timor. Inseamnă că cel mai mare imperiu colonial al istoriei, Imperiul Britanic, alcătuit pe parcursul atâtor sute de ani, îşi trăeşte ultimile zile, după aceste abia trei luni de războı...; Japonia i-a distrus imperiul, după ce Axa i-a distrus Marei Britanii, prestigiul ei metropolitan.

I. B.



CERCETÂND MĂRGELELE DE FOC ȘI MOARTE ALE MITRALIERELOR, ÎNAINTE DE DECO-